

**Handläggare**  
Stina Airijoki  
08-508 26 063**Till**  
Trafiknämnden  
2019-05-23

## **Gångstråk Hornstull-Telefonplan. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av investeringar till en utgift om 21,9 mnkr för framkomlighetsåtgärder längs gångstråket Hornstull-Telefonplan i Midsommarkransen och Liljeholmen.

Fredrik Alfredsson  
T.f. FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefJenny Carlsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Gångstråket mellan Hornstull och Telefonplan är ett av fem strategiskt viktiga stråk som pekas ut i handlingsplanen till *Stockholm stads gångplan*.

Gångstråket har utretts och gångtrafikens förutsättningar har analyserats, med fokus på gångplanens fyra värdeord, att invånarna ska *kunna, vilja, veta* och *våga* gå. Utredningen har resulterat i förslag på fortsatt arbete med åtgärder på kort, medellång och lång sikt. Åtgärderna väntas öka gångvänligheten och bidra till gångplanens och framkomlighetsstrategins mål. Flera av de

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 063  
Växel 08-508 27 200  
stina.airijoki@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

föreslagna åtgärderna innebär dessutom en förbättring för exempelvis cykeltrafik samt ur tillgänglighets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

I april 2017 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för att fortsätta utreda dessa till en bedömd kostnad på 15 mnkr och därutöver att genomföra mindre åtgärder till en kostnad på 2 mnkr. Större delen av genomförandet inom investeringsprojektet, återstår att utföra under 2019.

Längs det utredda gångstråket pågår och planeras flera andra projekt, med vilka genomförandet behöver samordnas vad gäller tid och omfattning, varför delar av de åtgärder som identifierades vid tiden för inriktningsbeslutet, inte längre är aktuella att genomföra inom ramen för detta projekt.

Detta genomförandebeslut omfattar därför åtgärder för ökad gångvänlighet i form av upprustning av gångtunneln mellan Liljeholmen och Marievik samt mindre gatuåtgärder längs Svandammsvägen i Midsommarkransen med ny utformning av korsningspunkter och breddade gångytor. Därutöver föreslås gångstråket i Midsommarkransen få nya vistelsekvaliteter. När gatan smalnas av, får två platser längs Svandammsvägen i Midsommarkransen utökade torgytor med ny möblering och nya träd. I höjd med Midsommarparken och Midsommarkransens tunnelbanestation föreslås Svandammsvägen stängas av för motorfordonstrafik, för att åstadkomma en sammanhängande torgyta. Trafik leds om på befintliga lokalgator runt parken. Detta förväntas påverka trafiken på omkringliggande lokalgator marginellt. Trafikflödet på Svandammsvägen i stort är lågt (600-700 fordon per dygn), men framkomligheten längs Svandammsvägen är redan i dagsläget begränsad till ett körfält förbi Midsommarparken, varför trafikflödet på detta avsnitt är väsentligt lägre än på övriga Svandammsvägen.

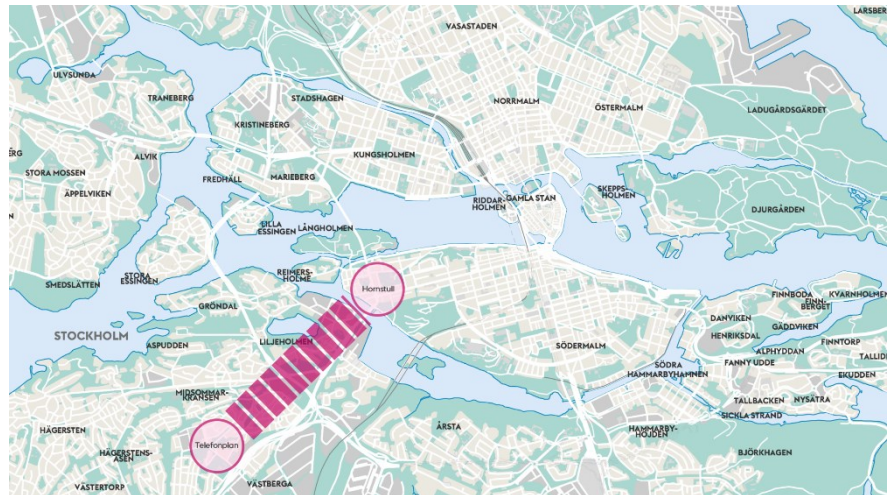
Totalt beräknas genomförandet av detta till en utgift om 21,9 mnkr, inklusive de mindre gatuåtgärder som redan genomförts inom projektet.

### **Bakgrund**

I handlingsplanen till *Stockholms stads gångplan*, som antogs av kommunfullmäktige i maj 2016, finns fem strategiskt viktiga stråk utpekade. Stråken har potential att bli betydelsefulla i framtiden eller är redan idag starka men kan bli ännu viktigare med rätt åtgärder. Ett av dessa utpekade stråk är Hornstull – Telefonplan, som förbinder nybyggd tät stad i Liljeholmen med Södermalm.

Detta stråk har utretts och förutsättningarna för gångtrafik har studerats i ett program för hela gångstråket, vilket färdigställdes våren 2017 och ligger till grund för fattat inriktningsbeslut.

Den sträcka som har studerats börjar vid Hornstull och går därefter söderut på Liljeholmsbrons östra sida till Liljeholmen. Från Liljeholmen och söderut till Midsommarkransen har gångvägarna på båda sidor av Södertäljevägen studerats. Gångstråket går därefter vidare längs med Svandammsvägen, genom Svandammsparken och passerar Svandammsplan för att sedan delas i två alternativa sträckningar fram till Telefonplan, längs med Telefonvägen alternativt Tellusborgsvägen – Mikrofonvägen (se figur 1 nedan).



Figur 1. Översiktspild över gångstråket Hornstull-Telefonplan.

I april 2017 fattade trafikkommittén inriktningsbeslut för att fortsätta utreda åtgärder för ökad gångvänlighet till en bedömd kostnad på 15 mnkr och därutöver att genomföra mindre åtgärder som målning av gångtunnlar, slyröjning och kompletterande sittplatser och belysning vid gångtunnlar och gångvägar samt utplacering av sittmöbler till en kostnad på 2 mnkr. Ett test av gångvägvisning genomfördes längs stråket under sommaren 2018. I detta beslut redovisas utgifter för projektets totala genomförande, inklusive redan utförda mindre gatuåtgärder.

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och synpunkter har inhämtats från berörda stadsdelsförvaltningar.

### Allmänt om stråket

Gångstråket är ungefär fyra kilometer långt, tar cirka 45 minuter att gå från Hornstull i norr till Telefonplan i söder och passerar ett stort antal målpunkter. Här finns anslutningar till kollektivtrafik,

arbetsplatser och bostadsområden. Eftersom ytterligare bebyggelse planeras utmed stråket kommer det i framtiden användas av ännu fler.

### **Angränsande projekt**

Längs det utredda gångstråket pågår och planeras flera andra projekt, med vilka genomförandet behöver samordnas vad gäller tid och omfattning, varför delar av de åtgärder som identifierades vid tiden för inriktningsbeslutet inte längre är aktuella att genomföra inom ramen för detta projekt.

Några exempel på angränsande projekt är hastighetsplaner och fysiska åtgärder i samband med dessa, renovering av Liljeholmsbron, planerad ny gång- och cykelpassage över Hägerstenvägen vid korsningen med Södertäljevägen i samband med Stockholm Vattens ledningsarbete samt upprustning av Svandammsparken. I anslutning till stråket vid Svandammsparken och Telefonplan pågår eller planeras också flera exploateringsprojekt. Vid Svandammsvägens korsning med Vattenledningsvägen har exploateringskontoret utfört gatuåtgärder under 2018, vilket givit ökad gångvänlighet och vistelsekvaliteter i enlighet med program för gångstråket Hornstull - Telefonplan.

I Stockholms stads översiktsplan föreslås norra delen av Södertäljevägen samt Hägerstenvägen bli stadsgator och omges av ny bebyggelse. Södra delen av Södertäljevägen ligger inom ett område som föreslås kompletteras med blandad bebyggelse, bostäder och verksamheter. I budget för 2019 ges kontoret i uppdrag att i samarbete med trafiknämnden och exploateringsnämnden arbeta för en omvandling av Södertäljevägen närmast Liljeholmen från trafikled till urbant stråk. Vissa av de långsiktiga åtgärderna som föreslås på gångstråken längs med Södertäljevägen kommer att aktualiseras i samband med denna omvandling.

### **Genomförda åtgärder**

Sedan inriktningsbeslut i trafiknämnden i april 2017 har en rad enklare åtgärder genomförts såsom komplettering av möblering, främst i form av sittplatser men också papperskorgar, längs med hela stråket. På vissa punkter har även belysningen längs gångvägen förstärkts (se figur 2 nedan).



*Figur 2. Kompletterande sittmöbler och belysning har placerats ut bland annat längs gång- och cykelvägen vid Södertäljevägen.*

Gång- och cykelbanan på västra sidan Södertäljevägen har breddats i samband med återställningen efter ledningsarbeten under 2018.

I anslutning till det studerade gångstråket finns flera gång- och cykeltunnlar som skapar passager förbi de barriärer som de stora trafiklederna Södertäljevägen, Essingeleden och Hägerstenvägen utgör. Flera åtgärder har genomförts för att rusta upp gångtunnlarna och öka gångvänligheten i dessa, bland annat tvätt och målning av tunneltak, förbättring av belysning samt slyröjning i anslutning till gångtunnlarna. Detta förväntas öka tryggheten för passerande gång- och cykeltrafikanter och minska effekten av barriärerna.

Under maj till september 2018 genomfördes även test av gångvägvisning längs gångstråket. Nästa steg i arbetet blir att ta fram riktlinjer och prioriteringslista för gångvägvisning, vilket dock inte kommer ske inom ramen för detta projekt.



Figur 3. Test av gångvägvisning längs gångstråket Hornstull-Telefonplan utfördes 2018.

### Förslag på åtgärder

#### Åtgärder i gångtunnel Marievik - Liljeholmen

Förutom redan genomförda åtgärder i gångtunnlar längs stråket, pågår planering för att öka trygghet och trivsel i gångtunneln som förbinder Liljeholmen och Marievik genom att måla tunneltak och väggar vita, samt installera en belyst vägg med motiv framtaget i samarbete med skolelever vid Sjöviksskolan i Årstadal (se figur 4 och 5 nedan). Dessa åtgärder ingår i detta genomförandebeslut. Jämfört med beräknat vid inriktningsbeslutet har kostnaden för genomförande av denna åtgärd ökat något.



Figur 4. Befintlig gångtunnel mellan Marievik och Liljeholmen där åtgärder planeras för att öka trygghet och trivsel för gående.

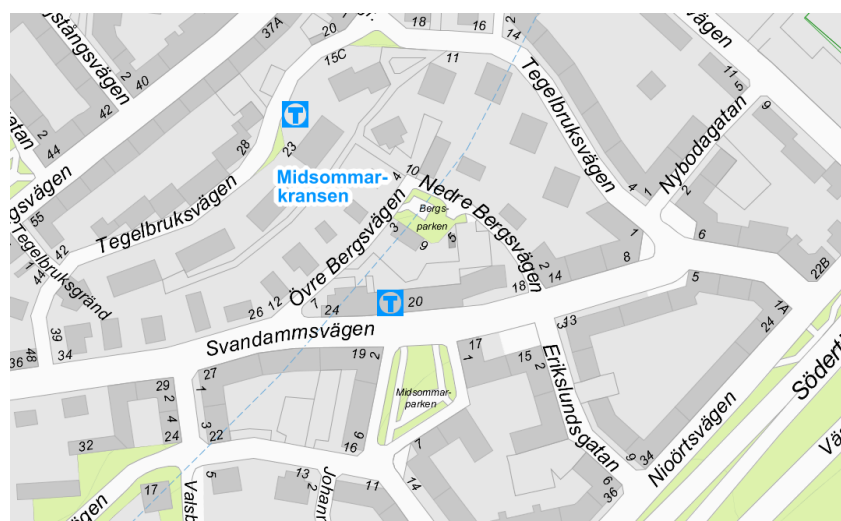
Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.



Figur 5. Exempel från Malmö på installation av belyst vägg i gångtunnel med liknande teknik som planeras i projektet.

### Åtgärder längs Svandammsvägen i Midsommarkransen

I Midsommarkransen längs Svandammsvägen (se figur 6 nedan), vilket ingår i det sista delområdet längs gångstråket, har konstaterats ett behov av att öka gångvänligheten, men också skapa nya vistelsekvaliteter. Därför föreslås ny utformning av korsningspunkter och platser längs med Svandammsvägen i Midsommarkransen, vid korsningarna med Nioörtsvägen, Tegelbruksvägen och vid Midsommarkransens tunnelbanestation. Avsikten var att genomföra åtgärderna i två steg, men då planerade åtgärder inte genomfördes i föl, sker båda entreprenaderna med start detta år.



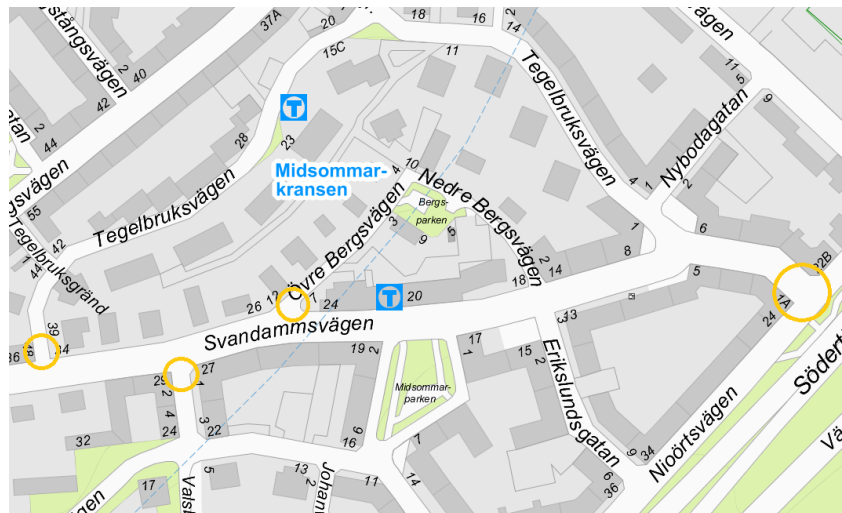
Figur 6. Översikt Svandammsvägen i Midsommarkransen.

Målet är att förstärka stråket, förbättra gångvänligheten och samtidigt skapa platser för vistelse. Dessutom föreslås också genomgående gångbanor på platser där tvärgator ansluter till Svandammsvägen, för att öka framkomligheten och trafik-

säkerheten för gångtrafikanter. Slutligen föreslås också en breddning av gångbanor längs med Svandammsvägen för att öka framkomligheten för gångtrafik och minska körbanans bredd och på så sätt uppmuntra till ett lugnare trafiktempo. Svandammsvägen stängs för genomfartstrafik i höjd med Midsommarparken och tunnelbanans entré, för att skapa en större sammanhängande yta för gångtrafik och vistelse.

### **Gatuåtgärder, etapp 1**

I den första etappen ingår utökade gångytor vid Nioörtsvägen, samt genomgående gångbanor förbi korsningarna med Övre Bergsvägen, Valsbergs gränd samt den västra korsningen med Tegelbruksvägen (se figur 7 ovan).

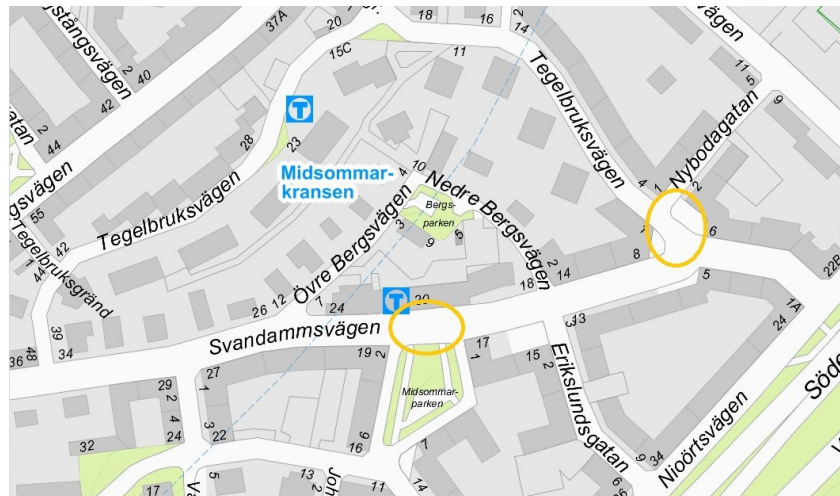


Figur 7. Utökade gångytor vid Svandammsvägens anslutning till Nioörtsvägen samt genomgående gångbanor förbi Svandammsvägens korsningar med Övre Bergsvägen, Valsbergsgränd samt Tegelbruksvägen i väster ingår i etapp 1.

### **Gatuåtgärder samt platsbildningar, etapp 2**

En andra etapp av gatuåtgärder i Midsommarkransen syftar till att ge gående ökad framkomlighet och attraktivitet genom nya platsbildningar. Under sommaren 2018 genomfördes ett försök inom ramen för Levande Stockholm, med en tillfällig omvandling av gatan, med ny reglering och möblering samt breddade gångbanor. Efter utvärdering av försöket, ges platserna nu en permanent ny utformning (se figur 8 nedan).





Figur 8. Nya platsbildningar längs Svandammsvägen vid korsning med Tegelbruksvägen i öster samt vid tunnelbanans entré och Midsommarparken i väster ingår i etapp 2.

Vid Svandammsvägens korsning med Tegelbruksvägen i öster smalnas gatan i korsningen av och ytan ges till gående i form av två utökade torgytor med nya träd och sittmöbler. Dessutom anläggs cykelparkeringar och ny belysning på torgytorna samt breddade gångbanor på var sida Tegelbruksvägen (se figur 8). Gångbanan längs Svandammsvägen blir genomgående vid Tegelbruksvägens anslutning, likaså Tegelbruksvägens gångbana förbi anslutning till Nybodagatan. Kostnaden för anläggandet var endast översiktligt beräknat vid tiden för inriktningsbeslutet. Med ökad detaljering har de kunnat beräknas mer noggrant och konstaterats bli något högre.



Figur 9. Utökade torgytor vid Svandammsvägens korsning med Tegelbruksvägen, med nya träd, sittmöbler och cykelparkeringar.

Vid tunnelbanans entré vid Midsommarparken stängs Svandammsvägen av för motorfordonstrafik, för att utvidga det torg som idag

ligger delvis vid tunnelbanans entré, delvis ansluter till Midsommarparken på motsatt sida gatan (se figur 10). Torget blir med detta förslag en sammanhängande yta.



*Figur 10. Sammanhängande torgyta där Svandammsvägen stängs för motorfordonstrafik mellan tunnelbanans entré (till vänster i bild) och Midsommarparken, som skymtar till höger i bild. Nya träd och sittplatser samt cykelparkeringar anläggs.*

Det utökade torget får ny jämn beläggning av betongplattor med inslag av natursten. Det kompletteras också med nya träd och sittmöbler samt med ny belysning. Allt detta gör torget till en mer attraktiv plats att vistas på. Befintliga cykelparkeringar ersätts med nya, som är mer funktionella och bättre placerade. De nya cykelparkeringarna blir också fler än de befintliga. Ytor för möjliga ute-serveringar på platsen ökar, då motorfordon leds annan väg, via befintliga lokalgator.

Midsommarparken öppnas upp mot torget, genom att trappytan som leder ner i parken breddas, vilket gör parken till en mer inbjudande plats att vistas på. Anslutningen ner mot Midsommarparken rustas upp och befintlig trappa kompletteras med tillgänglig gångramp. När parken blir mer tillgänglig och öppen mot torgytan kan den nyttjas av fler och upplevas som tryggare att vistas i.

Motorfordonstrafik leds runt Midsommarparken på befintliga gator. Cykeltrafik kan fortsatt passera det nya torget den genaste vägen i Svandammsvägens förlängning, där kantstenen sänks. Gångbanor längs Svandammsvägen blir genomgående över Midsommarparken, så att gångbanor för gående längs Svandammsvägen ansluter till ny torgyta i anslutning till tunnelbanan.

Vid tiden för inriktningsbeslutet var planerna för detta torg mer begränsade, då kontoret hade räknat med att hålla Svandammsvägen öppen för genomfartstrafik. Efter utvärdering av den åtgärd som genomfördes på platsen inom ramen för Levande Stockholm 2018, har omfattningen av projektet utökats och omfattar hela ytan mellan tunnelbanans entré och Midsommarparken. Dessutom föreslås Svandammsvägen stängas för motorfordonstrafik på berörd sträcka, i likhet med den tillfälliga regleringen under Levande Stockholm.

## **Analys och konsekvenser**

### **Konsekvenser för gångtrafik**

De föreslagna åtgärderna förväntas öka gångvänligheten på stråket och bidrar till *Gångplanens* fyra värdeord *kunna, vilja, veta* och *våga* gå. Fler sittplatser och andra åtgärder för att öka tillgängligheten och attraktiviteten, gör att fler kan använda gångstråket och de utökade torgytorna. Upprustning av gångtunnlar, slyröjning och förbättrad belysning gör stråket attraktivare och bidrar till ökad trygghet, vilket i sin tur bör medverka till att fler vill och vågar använda stråket. Genomgående gångbanor och platsbildningar förstärker stråket, vilket bör leda till att fler får vetskap om gångstråket. Ökade vistelsekvaliteter i form av inbjudande platser med träd och sittmöbler kan leda till att fler väljer att vara här. De föreslagna åtgärderna är med andra ord i linje med mål i *Framkomlighetsstrategin* och i *Gångplanen*.

### **Konsekvenser avseende tillgänglighet**

Åtgärderna i form av nya sittplatser och genomgående gångbanor över de tvärgator som ansluter till Svandammsvägen ökar tillgängligheten för personer med rörelsehinder. Att komplettera befintlig trappa ner till Midsommarparken med en ramp gör den tillgänglig för fler.

### **Konsekvenser avseende trafiksäkerhet**

Flera av de föreslagna åtgärderna ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En konsekvens av bredare gångbanor längs med Svandammsvägen är en smalare körbana för motorfordonstrafiken, vilket uppmuntrar till lägre hastighet och därmed leder till minskad risk för olyckor med allvarliga personskador. Gång- och cykeltrafikanter på väg till eller från tunnelbanan behöver i mindre utsträckning korsatrafikerade gator.

### **Konsekvenser för cykeltrafik**

Upprustning av gång- och cykeltunneln under Södertäljevägen mellan Liljeholmen och Marievik medför också en förbättring för cykeltrafiken. Vid nya platsbildningar längs Svandammsvägen

tillkommer flera nya cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast sin cykel för cyklister som vill besöka omkringliggande mål-punkter. Där Svandammsvägen stängs för genomfartstrafik i höjd med Midsommarparken, kan cyklister även fortsättningsvis passera den genaste vägen i Svandammsvägens förlängning.

### Konsekvenser för övrig trafik

Att stänga Svandammsvägen för genomfartstrafik vid Midsommar-parken påverkar övrig trafik som inte längre kan färdas den genaste vägen, utan leds runt på befintliga gator. Trafikflödet på platsen är emellertid lågt. Mellan 600 och 700 fordon trafikerar Svandamms-vägen per dygn. Framkomligheten längs Svandammsvägen vid Midsommarparken är redan i dagsläget begränsad till ett körfält, varför trafikflödet på detta avsnitt är väsentligt lägre än på övriga Svandammsvägen. Majoriteten av genomfartstrafiken väljer redan idag annan väg förbi platsen. Den trafik som idag passerar längs Svandammsvägen vid Midsommarparken, kommer med förslaget att få en omväg om ett- eller ett par hundra meter, via befintliga lokalgator. Åtgärden utfördes på försök under sommaren 2018 inom ramen för Levande Stockholm och bedömdes fungera tillfreds-ställande. I anslutning till Midsommarkransens tunnelbanestation ligger i dag en matvarubutik, vars lastplats med förslaget flyttas några meter längre från butiksentrén, till Svandammsvägens kors-ning med Midsommarparken (gatan med samma namn). Genom-gående gångbanor längs Svandammsvägen ger gående företräde framför bilister vid Svandammsvägens anslutande tvärgator. Lokala trafikstörningar kan förekomma under byggtiden, men bedöms inte ha några allvarliga konsekvenser. I första hand gäller detta vid arbeten i anslutning till gångpassager, övergångsställen och korsningspunkter.

### Ekonomi

Den sammanlagda investeringsutgiften för föreslagna och redan genomförda åtgärder beräknas till 21,9 mnkr. Projektet beräknas kunna inrymmas inom nämndens investeringsplan 2019.

Entreprenadkostnaderna för planerade och redan utförda åtgärder, fördelas mellan ingående objekt enligt tabellen nedan:

<b>Ingående delprojekt</b>	<b>Utgift (tkr)</b>
Utförda mindre gatuåtgärder	600
Gångtunnel Liljeholmen-Marievik	1 300
Korsningspunkter Svandammsvägen, etapp 1	3 000
Platsbildningar Svandammsvägen, etapp 2	12 000

Risk och oförutsett	1 300
<b>Summa</b>	<b>18 200</b>

Detta motsvarar de investeringsutgifter om 17 mnkr, som redovisades vid inriktningsbeslutet. Till skillnad från budget vid inriktningsbeslutet innehåller denna beräkning en summa för oförutsedda utgifter, vilka enligt erfarenhet uppstår vid genomförandet. Detta har givit en viss ökning av investeringsbudgeten. Redan utförda mindre gatuåtgärder omfattar upprustning av gångtunnlar och komplettering av möblering längs stråket samt test av gångvägvisning. De belysningsåtgärder som redan genomförts längs gångstråket har bekostats genom extra medel för trygghetskapande åtgärder samt energibesparande armaturutbyte och har ej belastat projektet. I planerade åtgärder ingår dock även kostnader för förbättrad belysning.

Till detta kommer kostnader för redan genomförda utredningar och projektering, byggledning, kommunikation samt kontorets egen tid, vilket är utgifter som inte fanns redovisade i inriktningsbeslutet:

<b>Övriga utgifter</b>	<b>Utgift (tkr)</b>
Utredning	400
Projektering	1 900
Kontorets egen tid	900
Kommunikation	150
Byggledning	350
<b>Summa</b>	<b>3 700</b>

Dessa utgifter är det viktigaste orsaken till varför investeringsutgifterna ökat från 17 mnkr till 21,9 mnkr sedan inriktningsbeslutet togs 2017.

### Konsekvenser för drift och underhåll

Åtgärderna medför att kostnaderna för drift och underhåll ökar marginellt. Utökade torgytor med nya sittplatser och träd, på tidigare gatumark, medför ökade kostnader för drift och underhåll. Belysning som förbättras och byts ut till LED kan däremot ge lägre driftkostnad.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,3 mnkr från och med 2020. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 1,0 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### **Jämställdhetsanalys**

Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. I dagsläget är det något fler kvinnor än män som reser till fots. Kvinnor reser också något mer med kollektivtrafik, vilket ofta börjar och slutar med en gångresa. Därför kan en satsning på ökad gångvänlighet upplevas som att den i något högre grad kommer till nytta för kvinnor. Samtidigt är ökad gångvänlighet och nya vistelsekvaliteter i de offentliga rummen gynnsamt för alla grupper i samhället. Att investera medel för ökade vistelsekvaliteter, genom förbättrad belysning och ny möblering, bidrar också till en känsla av ökad trygghet på platsen. Något som i något större utsträckning uppskattas av kvinnor och äldre.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av investeringar till en utgift om 21,9 mnkr för framkomlighetsåtgärder längs gångstråket Hornstull-Telefonplan i Liljeholmen och Midsommarkransen.

### **Slut**